

Артюхова И. В., Кобенко А.П.

УДК 336.8

ОЦЕНКА ФИНАНСОВО-ЭКОНОМИЧЕСКОГО СОСТОЯНИЯ КРПП «КРЫМТРОЛЛЕЙБУС»

Постановка проблемы. В рыночных условиях хозяйствования главным залогом выживаемости и основой стабильности положения предприятия служит его финансовая устойчивость и анализ финансово-экономической деятельности предприятия. Анализ финансово-экономического состояния позволяет получить оценку надежности предприятия с точки зрения его платежеспособности, определить уровень его финансовой устойчивости.

Стабильное финансовое состояние – это эффективное использование ресурсов, способность полностью и в сроки ответить по своим обязательствам, достаточность собственных средств для исключения высокого риска, хорошие перспективы получения прибыли и др. Неудовлетворительное финансовое положение выражается в неудовлетворительной платежной готовности, в низкой эффективности использования ресурсов, в неэффективном размещении средств, их иммобилизации. Пределом неудовлетворительного финансового состояния предприятия является состояние банкротства.

Анализ последних исследований и публикаций. Проблема анализа финансово-экономического состояния предприятия рассмотрена многими современными учеными и экономистами. Теоретической базой исследования стали работы известных ученых: А. Д. Шеремета, С.Ф. Покропивного, М. И. Баканова, О.В. Ефимовой, А. М.Ковалева, М. И. Комкина и других.

Существенный вклад в развитие теоретических и практических аспектов изучения состояния предприятия внес ученый экономист А. В. Грачев в работе «Организация и управление финансовой устойчивостью. Роль финансового директора на предприятии» [1], автор особое внимание уделяет организации и управлению финансовой устойчивостью, оценке финансово-экономического состояния предприятия и дает рекомендации по разработке предложений укрепления финансового состояния предприятия. Быкардов Л.В., Алексеев П.Д. [2] предлагают практические рекомендации по оценке финансово-экономического состояния предприятия, рассматривая также проблемы, с которыми может столкнуться субъект в процессе оценивания. Однако, несмотря на большое количество теоретических и практических разработок в области финансово-экономического анализа, предложенных как зарубежными, так и отечественными учеными, необходимо проводить их дальнейшее изучение и уточнение, так как механизм оценки финансово-экономического положения предприятия, предоставляющего услуги перевозки, должен разрабатываться с учетом множества факторов, критериев и специфики.

Целью статьи является анализ финансово-экономического состояния КРПП «Крымтроллейбус» и предложение рекомендаций по его улучшению. В соответствии с поставленной целью в статье решаются следующие задачи: исследованы теоретические и методические основы организации финансово-экономического состояния предприятия; проведен анализ финансового состояния КРПП «Крымтроллейбус»; разработаны предложения по укреплению финансово-экономического состояния.

Результаты исследования. В условиях рыночной экономики анализ финансово-экономического состояния является одним из важнейших элементов в системе управления предприятия. Это обусловлено тем, что такой анализ позволяет выявить проблемные стороны в деятельности предприятия и определить пути их решения.

Анализ финансово-экономического состояния начинается с изучения бухгалтерского баланса, его структуры, состава и динамики [3]. Структура же оценки финансово-экономического состояния предприятия состоит из оценки пяти основных блок-параметров: оценка динамики состава и структуры актива баланса; оценка динамики состава и структуры пассива баланса; оценка финансовой устойчивости предприятия; анализ ликвидности, платежеспособности и рентабельности предприятия; комплексная оценка финансово-экономического состояния предприятия [2].

В последние несколько лет финансово-экономическое состояние предприятия КРПП «Крымтроллейбус» остается весьма тяжелым. Анализируя и оценивая финансовую устойчивость предприятия КРПП «Крымтроллейбус», можно сказать, что оно находится в неустойчивом и кризисном состоянии. Такое заключение сделано на основании данных бухгалтерской отчетности:

1. Недостаток собственных оборотных средств. Это объясняется слишком большой долей необоротных активов в общей сумме активов предприятия. Следовательно, несмотря на очень высокое содержание собственных средств в сумме пассива (89% в 2009 году и соответственно 88% и 75% в 2008, 2007г.г.), эти средства полностью уходят на формирование необоротных активов.

2. Рост величины запасов и затрат.

На основе абсолютных и относительных показателей можно сделать вывод, что на конец периода фактический коэффициент соотношения заемных средств и собственных средств составляет 0,71, что на 0,21 выше нормативного (максимально допускается 0,98). Следовательно, предприятие КРПП «Крымтроллейбус» за анализируемый год трансформировалось из финансово устойчивого предприятия в предприятие с недостаточным запасом финансовой устойчивости, т.е. зависимое предприятие, а преобразование предприятия в финансово неустойчивое дает возможность считать его не надежным и неперспективным деловым партнером.

Эти выводы могут быть подтверждены данными в результате оценки оборота материальных оборотных средств и средств на счетах (табл. 1).

Таблица 1. Изменение показателей оборота материальных средств и средств на счетах предприятия за 2008 и 2009 г.г.

№	Показатели	2008	2009
1.	Коэффициент оборачиваемости материальных оборотных средств	6,2	5,1
2.	Коэффициент оборачиваемости оборотных средств на счетах	17,0	13,1

Источник: составлено на основе [4].

Проанализируем уровень платежеспособности, который характеризуется способностью предприятия своевременно и полностью выполнять свои платежные обязательства, которые vyplывают из кредитных и других операций денежного характера. Индикатором платежеспособности предприятия считается отношение суммы поступления денег и постоянных затрат. У исследуемого предприятия КРПП «Крымтроллейбус» этот показатель составляет 10,9 за 2008 год и 10,7 за 2009 год. Это свидетельствует о том, что состояние платежеспособности предприятия относительно ухудшается.

Состояние структуры баланса можно охарактеризовать как неудовлетворительное. Наблюдается высокая степень использования заемных средств – 35%.

КРПП «Крымтроллейбус» имеет недостаточную финансовую независимость (при норме 0,7 на 01.01.2008 г. показатель финансовой независимости имеет значение 0,57) и финансовую устойчивость (при норме 0,8-0,9 этот показатель имеет значение 0,30).

Движение денежных средств на предприятии происходило только по текущей деятельности, основным источником их прихода явилась уменьшение выручки от реализации работ и услуг, которая составила 57 %.

Только после рассмотренных выше показателей и сравнения их с нормативными значениями (бухгалтерская отчетность), учитывая особенности отраслевой и общеэкономической специфики, можно дать такую оценку финансово-экономического состояния предприятия:

- низкая эффективность управления финансовым состоянием предприятия;
- некачественное выполнение многих функций в рамках управленческого учета – управление затратами, запасами, задолженностью потребителей, финансовыми рисками;
- хаос в управлении финансовыми ресурсами – нерациональный документооборот, плохое управление денежными потоками, неэффективное управление запасами и портфелем готовой продукции – влечет за собой негативные моменты, таких как задержка зарплаты, трудности с получением банковских кредитов, низкая рентабельность продукции, недостаток собственного оборотного капитала и др. Общим итогом является ухудшение финансового состояния, нарастание финансовых трудностей – словом, нарастание потенциала банкротства;
- длительный срок эксплуатации подвижного состава, про это свидетельствуют данные о состоянии подвижного состава: срок использования подвижного состава с даты выпуска составляет 15 лет.
- в результате положения длительной неплатежеспособности – отсутствие денежных средств на закупку оборудования, зданий, нового подвижного состава.

Проанализировав финансовое состояние КРПП «Крымтроллейбус», можно предложить рекомендации по воздействию на финансово-экономическое состояние:

1. Предприятие в перспективе неплатежеспособно и не способно отвечать по своим обязательствам. Т.к. себестоимость перевозки одного пассажира больше, чем установленный тариф на проезд. Разница в тарифах не возмещаются предприятию из местного бюджета, а эта сумма составляет за год около 5 млн. грн. В целом троллейбусами перевозятся 22 категории льготников, из которых лишь за 5 возмещаются потери из государственного бюджета. Значительные расходы идут на оплату за использование газа, воды, электроэнергии, на приобретение горюче-смазочных материалов, запчастей и оборудования, на ремонт подвижного состава для обеспечения его нормального функционирования.

Рекомендуется рациональное управление текущими активами, то есть умелое балансирование между рисками. Возникают одни риски с недостатком текущих активов, денежных средств а значит с угрозой срыва производственных планов, отсутствием возможности удовлетворить запросы пассажиров. Другие риски обусловлены избытком текущих активов, а это приводит к замораживанию денежных средств в сырье, дебиторской задолженности и т.д.

Таким образом, можно сделать вывод, что оптимальный уровень текущих активов позволит максимизировать прибыль при приемлемом уровне ликвидности и коммерческого риска. То есть, текущие активы должны быть минимальны, но достаточны для успешной и бесперебойной работы предприятия.

2. Несмотря на то, что уровень финансовой независимости предприятия КРПП «Крымтроллейбус» низкий, предприятие находится в кризисном состоянии, т.к. наряду со средними показателями величины собственных средств, собственных оборотных средств предприятия недостаточно для покрытия всех запасов и затрат. Рекомендуется провести более глубокий анализ запасов и затрат и выявить причины такого интенсивного роста, так как отвлечение средств в излишние запасы – одна из основных причин неустойчивого финансового положения.

3. Анализ платежеспособности предприятия показал следующее: коэффициент абсолютной ликвидности низкий, т.е. предприятие не может отвечать по своим обязательствам в ближайшее время. Рекомендуется удерживать имеющийся уровень платежеспособности, нет необходимости пользоваться заемными средствами и прибегать к помощи банков для пополнения оборотных средств, целесообразнее мобилизовать свои средства.

Выводы по данному исследованию. Основой стабильности функционирования предприятия, роста и процветания является эффективное управление его ресурсами. Базой для разработки и принятия управленческих решений – результаты оценки финансово-экономического состояния функционирования предприятия.

Важнейшей проблемой, выявленной в процессе оценки эффективности хозяйственной деятельности ПКРПП «Крымтроллейбус», были низкие показатели доходности предприятия, собственного капитала и износ подвижного состава. Это говорит о низкой эффективности использования собственного капитала и всего капитала предприятия в целом.

Итак, одним из основных и наиболее радикальных направлений финансового оздоровления предприятия «Крымтроллейбус» является поиск внутренних резервов по увеличению прибыльности производства и достижению безубыточности работы за счет более полного использования производственной мощности предприятия, рационального использования материальных, трудовых и финансовых ресурсов, сокращение непроизводственных расходов и потерь. Основное внимание при этом необходимо уделить вопросам ресурсосбережения: внедрения прогрессивных норм, использование вторичного сырья, организация действенного учета и контроля над использованием ресурсов, изучение и внедрение передового опыта в сокращение непроизводительных расходов и потерь, технического состояния подвижного состава.

Источники и литература:

1. Грачев А. В. Организация и управление финансовой устойчивостью. Роль финансового директора на предприятии / А. В. Грачев // Финансовый менеджмент. – 2004. – № 1. – С. 46-49.
2. Быкардов Л. В. Финансово-экономическое состояние предприятия : практ. пособие / Л. В. Быкардов, П. Д. Алексеев. – М. : Приор, 2005. – 118 с.
3. Экономика предприятия : учеб. / под общ. ред. С. Ф. Покропивного; [пер. с укр.]. – 2-е изд., перераб. и доп. – К. : КНЭУ, 2002. – 526с.
4. Архив КРПП «Крымтроллейбус».

Бобарыкина Е.Н.

УДК 339.138; 338.48

СОВЕРШЕНСТВОВАНИЕ ПРИМЕНЕНИЯ МАРКЕТИНГА В ТУРИСТСКОЙ СФЕРЕ

Постановка проблемы. Туризм, как комплексный специфический продукт, по основным своим характеристикам не имеет принципиальных отличий от других сфер хозяйственной деятельности. Поэтому практически все положения современного маркетинга могут в полной мере применяться в туризме. Но следует отметить, что туризм чувствителен к изменениям макро- и микросреды, что требует постоянного совершенствования маркетинговых инструментов. Особенно этот вопрос становится актуальным в период экономической нестабильности, кризисных явлений в экономике предприятий и целых стран.

Анализ исследований и нерешенных проблем. Исследованию сущности и применения маркетинга в туризме посвящены работы ряда отечественных и зарубежных исследователей, таких как: Азар В.И., Ансофф И., Багиев Г.Л., Базел Р.Д., Биржаков М.Б., Ветитнев А.М., Войчак А.В., Волкова Л.А., Герасименко В.Г., Герасимчук В.И., Голубков Е.П., Гуляев В.Г., Джеффрис П., Дурович А.П., Завгородняя А.В., Качанов В.С., Квартальнов В.А., Кириллов А.Т., Кодзевич М.С., Кокос Д.Ф., Котлер Ф., Сапрунова В.Б. Однако, общеметодологические подходы к организации и применению маркетинга в сфере услуг и туризме в частности, изложенные в трудах перечисленных авторов, требуют постоянного совершенствования и адаптации к конкретным временным и региональным условиям.

Целью статьи является обоснование необходимости и направлений совершенствования применения маркетинга в туристской сфере.

Результаты исследования. Чтобы успешно применять маркетинг, необходимо точно определить цели и сущность современного маркетинга. Наиболее авторитетными считаются формулировки Ф. Котлера: “Маркетинг - вид человеческой деятельности, направленный на удовлетворение нужд и потребностей посредством обмена” [6] и, принятая в 1985 году трактовка АМА (Американской ассоциации маркетинга): ”Маркетинг представляет собой процесс планирования и воплощения замысла, ценообразования и реализации идей, товаров и услуг посредством обмена, удовлетворяющего цели отдельных лиц и организаций”[3].

Основываясь на зарубежном и отечественном опыте, можно определить маркетинг как процесс интеграции и координации всех функций, способствующих выявлению и прогнозированию развития потребностей, их уязвки с проводимыми исследованиями, разработками и производством, формирование и стимулирование спроса на продукцию ли услугу, доведение до потребителя (включая необходимое послепродажное обслуживание) с большим эффектом для производителя и потребителя.

Следование принципам маркетинговой деятельности помогает предприятиям уменьшить коммерческий риск, просчитать его варианты, выбрать наиболее оптимальные условия из уже имеющихся, обеспечить прибыльность производства и продажи при высоком качестве продукции и обслуживания в условиях конкуренции, определить продажные цены, приемлемые для разных групп покупателей в условиях устойчивого сбыта.